

政令指定都市

にいがたの人の動き

新潟市内都市交通特性調査の結果



- 本調査は、新潟市内における人の動きやその時の交通手段など、移動の実態把握に関する基礎資料を得るために実施したものです。
- 誰もが移動しやすいまちの実現に向けて、公共交通の充実や利便性向上など、持続可能な公共交通体系を構築進める中で、（平成23年）から5年が経過し、高齢化の進展や本市をとりまく環境の変化などを受けて、調査の実施に至ったものです。
- 都市交通特性の把握として、市民の移動回数や外出率のほか、移動の際の目的、交通手段、区ごと、地域内や地域間などから見た人の動きに着目して集計しています。

平成29年3月

新潟市 都市交通政策課

新潟市内都市交通特性調査の結果

本調査と、平成 23 年に実施した新潟市都市交通特性調査の結果を比較することで、概ね以下の交通実態が明らかになりました。

- 高齢化が進展し、特に男性の移動回数が減少している中で、**65 歳以上の移動回数や外出率は増加**しています。
- 市全体の代表交通手段構成 (P.5) は、公共交通や自動車の利用割合が若干増加しています。さらに、年齢階層別 (P.6) で見ると、**65 歳以上の自動車利用割合の増加傾向が目立っています。**
- また、移動の目的構成 (P.4) を見てみると、業務目的による移動の割合が減少し、通勤目的が増加しています。これを代表交通手段別 (P.7 上) に見てみると、公共交通の通勤・通学目的利用が増加していることがわかります。加えて、業務目的の自動車利用が減少していることがわかります。
- これらは、少子高齢化が進展するなか、市民の移動目的や手段に変化が生じていることを示唆しており、この結果を踏まえた的確な交通施策の展開に取り組んでいきます。

***** 調査概要 *****

目的

新潟市における誰もが移動しやすいまちの実現に向けて、公共交通の充実や利便性向上など、持続可能な公共交通体系を構築するための基礎資料とするため、全市的な実態調査を実施しました。

調査内容

- ◆調査範囲 一日の交通行動 (いつ・どこへ・どんな目的で・どんな交通手段で移動) を把握
公共交通に期待するサービスレベル (運行間隔、バス停までの距離) を把握
- ◆調査範囲 新潟市全域
- ◆調査対象 平成 28 年 7 月末日現在の住民基本台帳に登録される 5 歳以上の市民
- ◆配布世帯 36,673 世帯 (無作為による世帯抽出)
- ◆実施方法 郵送による配布、回収
- ◆対象日 平成 28 年 10 月 18 日 (火)、19 日 (水)、20 日 (木) のいずれかの指定日
- ◆回収結果

5 歳以上人口 (H28.7)	対象世帯数	対象個人数	回収個人数	抽出率	回収率
769,500 人	36,673 世帯	84,952 人	25,700 人	11.0 %	30.3 %

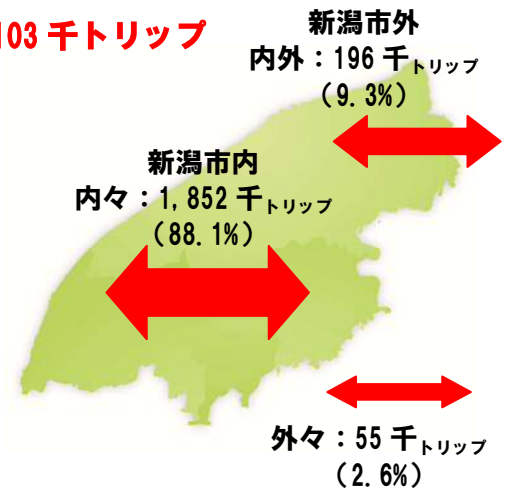
1 1日の人の動き（トリップ数）

■総トリップ数

- 新潟市居住者の総トリップ数は約210万トリップ/日
- このうち、市内における移動（内々トリップ）が約9割を占めている。

内々トリップ：市内に出発地と到着地を持つ移動
 内外：出発地または到着地のいずれかが市内である移動
 外々：市内に出発地と到着地を持たない移動

総計：2,103千トリップ

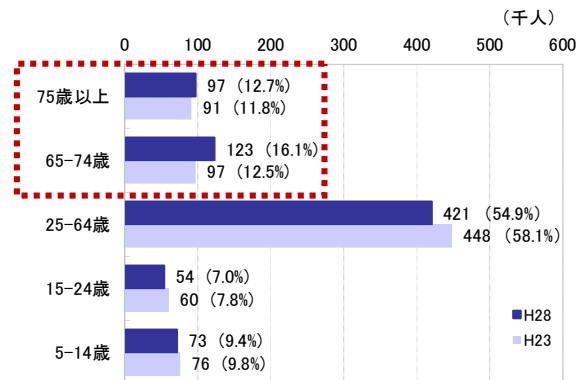
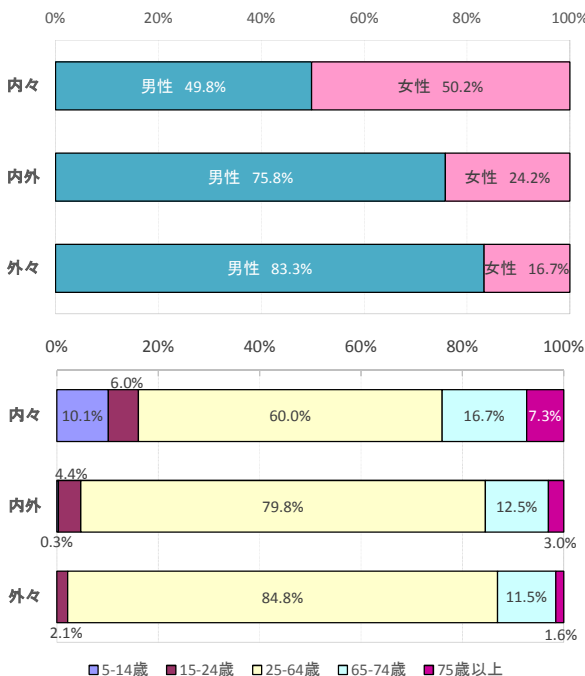


■各トリップの構成

- 内々の移動より内外、外々となるにつれ、男性の割合が多くなる傾向が見られる。
- 年齢階層別で見ても、内々、内外、外々となるにつれ、25～64歳の方の割合が多くなる傾向にある。

■年齢階層別人口の構成

- 65歳以上の人口が増加しており、高齢化が進行している。
- 一方で、H23からH28にかけて、25～64歳で約3%減少している。



用語の解説

●トリップとは

- 人がある1つの目的をもって、ある地点から別の地点へ移動したときの単位をトリップと言います。
- トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
- 右図の場合、通勤：1トリップ+私事：1トリップ+帰宅：1トリップ＝3トリップとなります。



■平均移動回数（トリップ数）・・・ 2.74トリップ/人・日

$$= \frac{\text{総トリップ数}}{\text{5歳以上人口}}$$

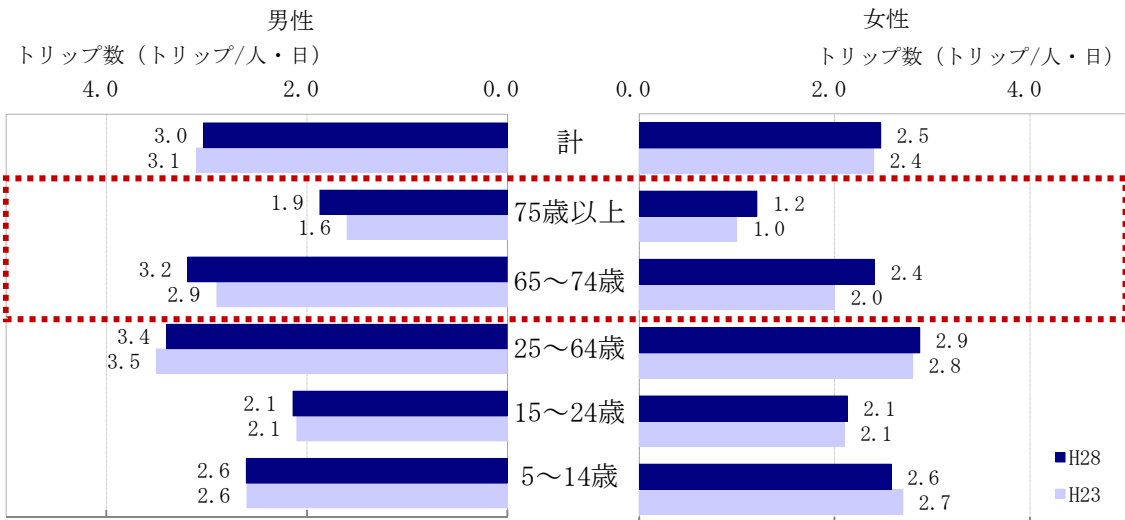
- ・ H23 よりも男性は平均で 0.1 トリップ減少し、女性 は 0.1 トリップ増加している。
- ・ 65 歳以上の平均移動回数は、H23 よりも増加傾向にある。



男性： 3.0
トリップ/人・日



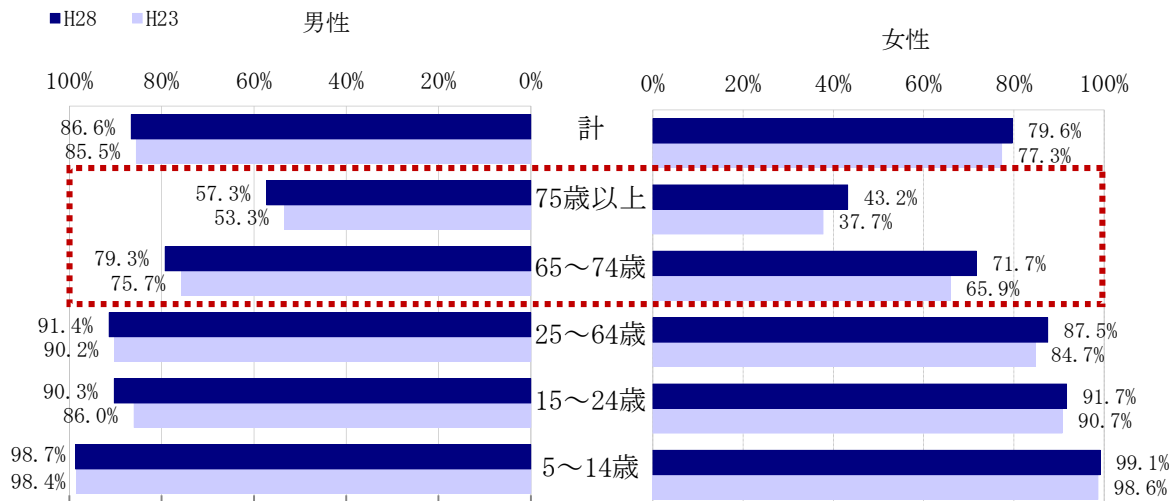
女性： 2.5
トリップ/人・日



■新潟市居住者の外出率

$$= \frac{\text{外出した人口}}{\text{5歳以上人口}}$$

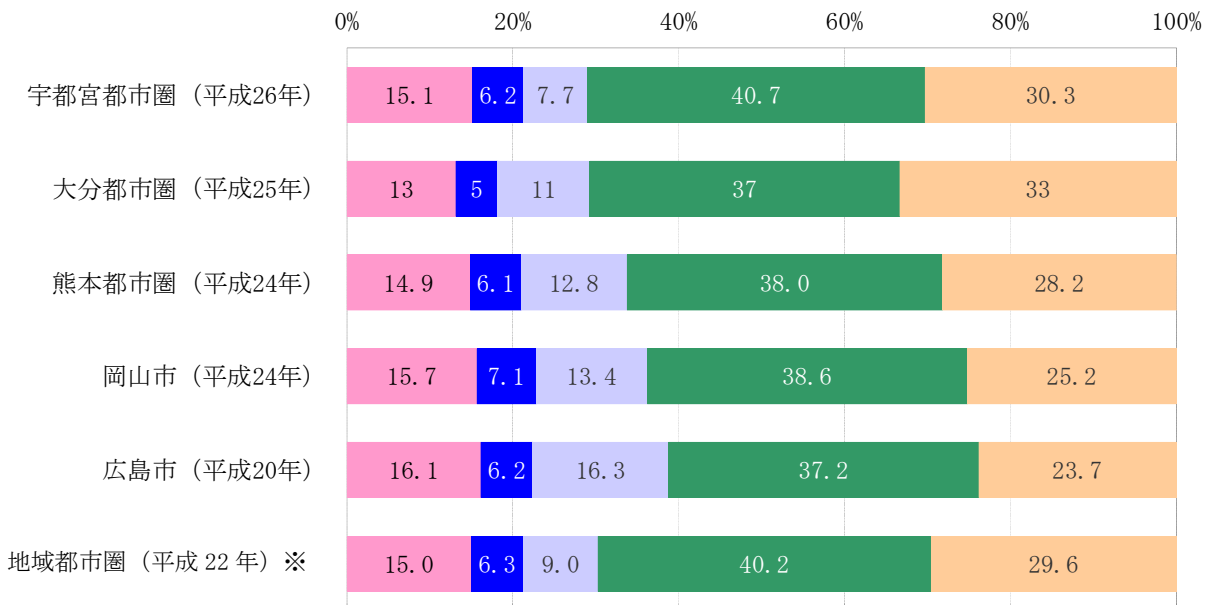
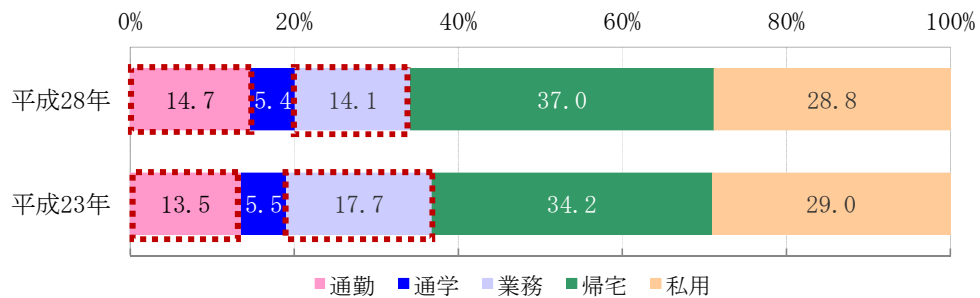
- ・ 5～64 歳では約 8～9 割の方が外出している。
- ・ H23 と比較してみると、男女ともに 65 歳以上の外出率が 増加している。



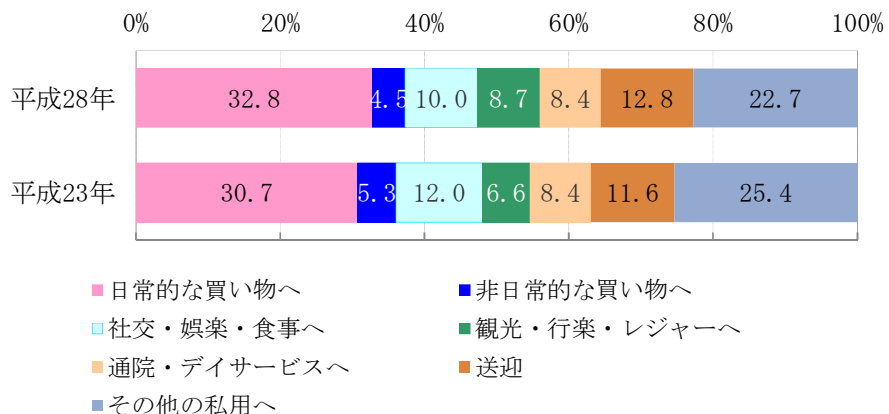
2 目的からみる人の動き

■移動の目的構成と他都市との比較

- ・ H23 と H28 を比較すると通勤目的が増加し、業務目的が減少している。
- ・ 私用の内訳としては、日常的な買物などへの回答が約 33%と多く見られる。



[私用目的の内訳]

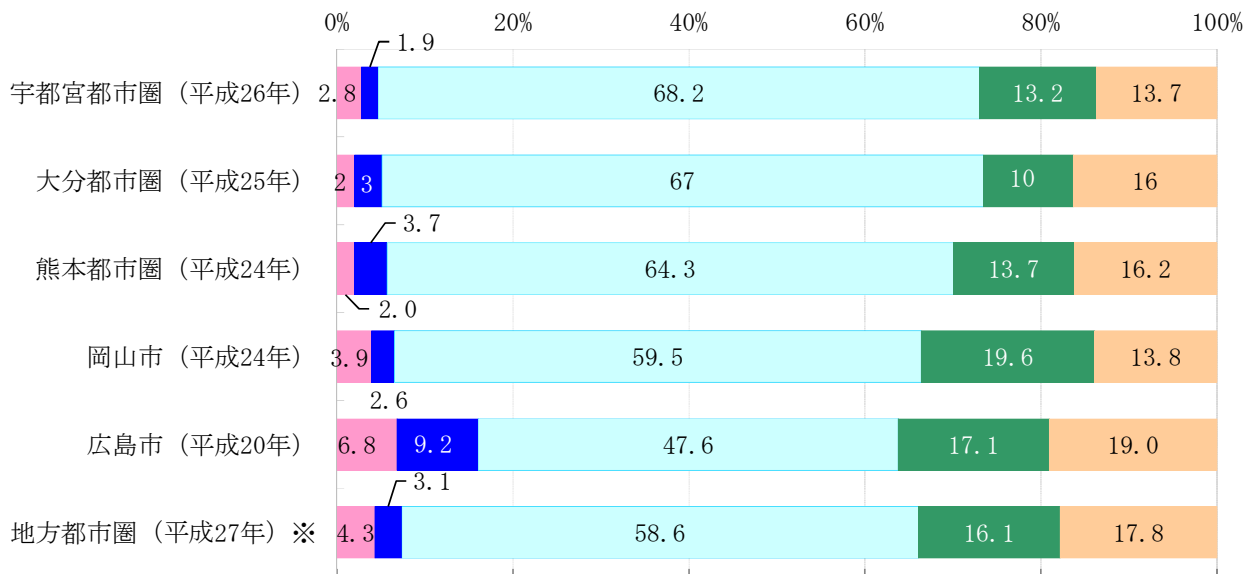
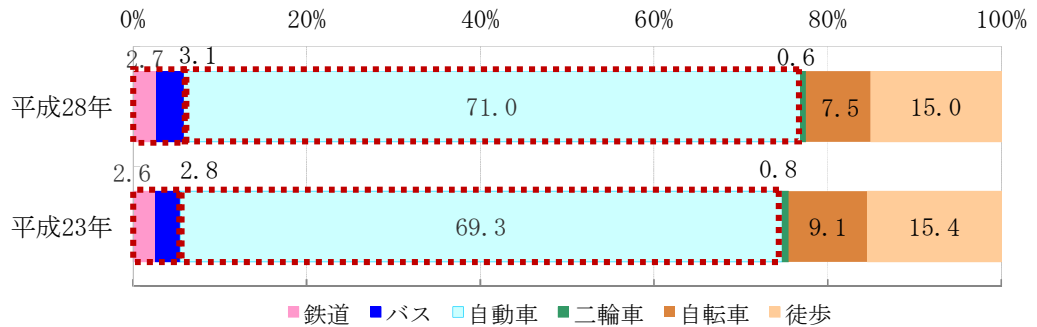


※平成 22 年度全国都市交通特性調査より参照

3 交通手段からみる人の動き

■代表交通手段構成と他都市との比較

- ・ 自動車を利用した移動が最も多く、約7割となっている。また、H23と比べると、鉄道、バス、自動車の分担率が微増し、自転車の分担率が減少している。
- ・ 本市の代表交通手段構成は、他都市と比較すると、自動車の分担率が高く、二輪車や自転車の分担率が低い。



※平成27年度全国都市交通特性調査より参照
 ※他都市の代表交通手段構成における二輪車は、自転車と二輪車の合計値

用語の解説

●代表交通手段とは

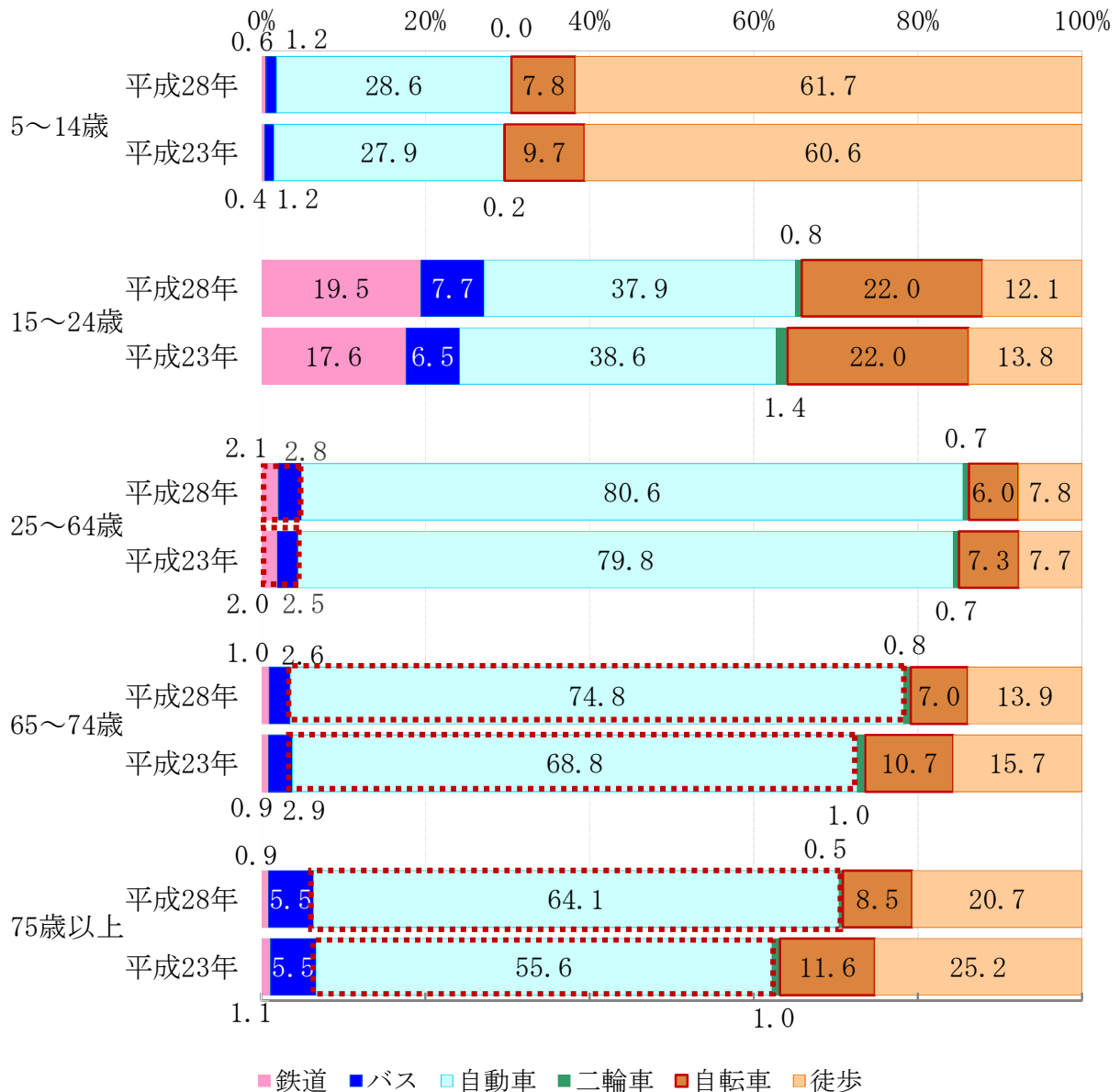


- ・ 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」と呼びます。
- ・ 代表交通手段の集計上の優先順位は高い方から、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となります。
- ・ 左の例では鉄道が代表交通手段となります。

3. 交通手段からみる人の動き

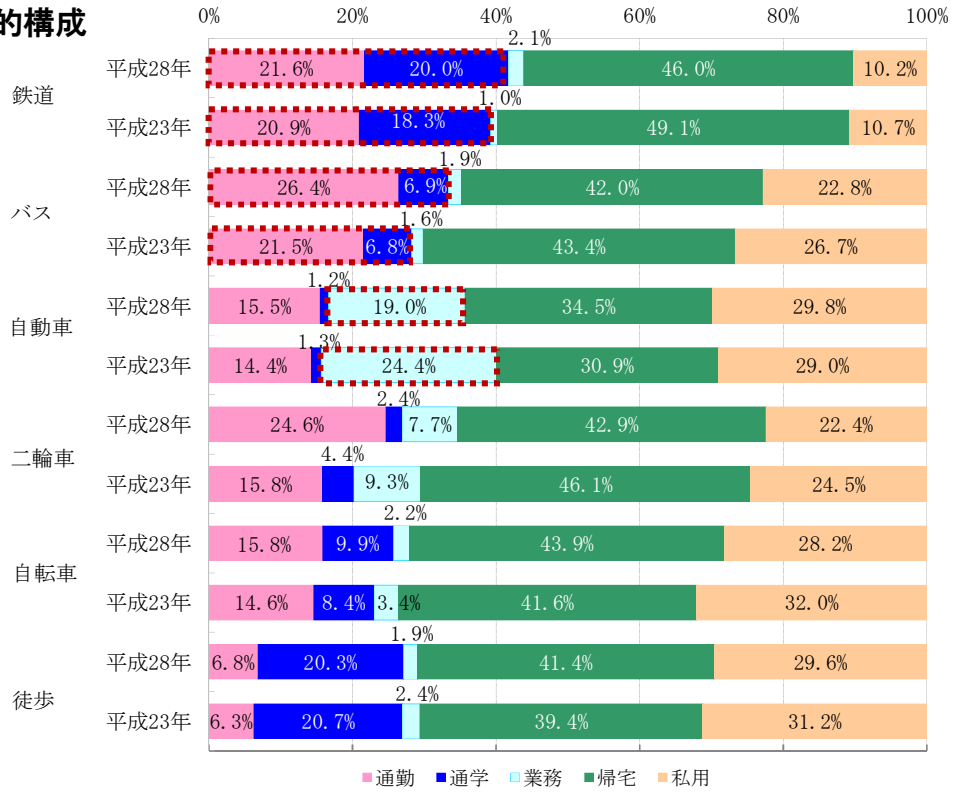
■年齢階層別の代表交通手段構成

- ・ほとんどの年齢階層で、自動車の利用割合が増加している。特に、65歳以上の自動車の利用割合の増加傾向が目立つ。
- ・25～64歳の公共交通（鉄道、バス）を利用する割合が若干増加している。



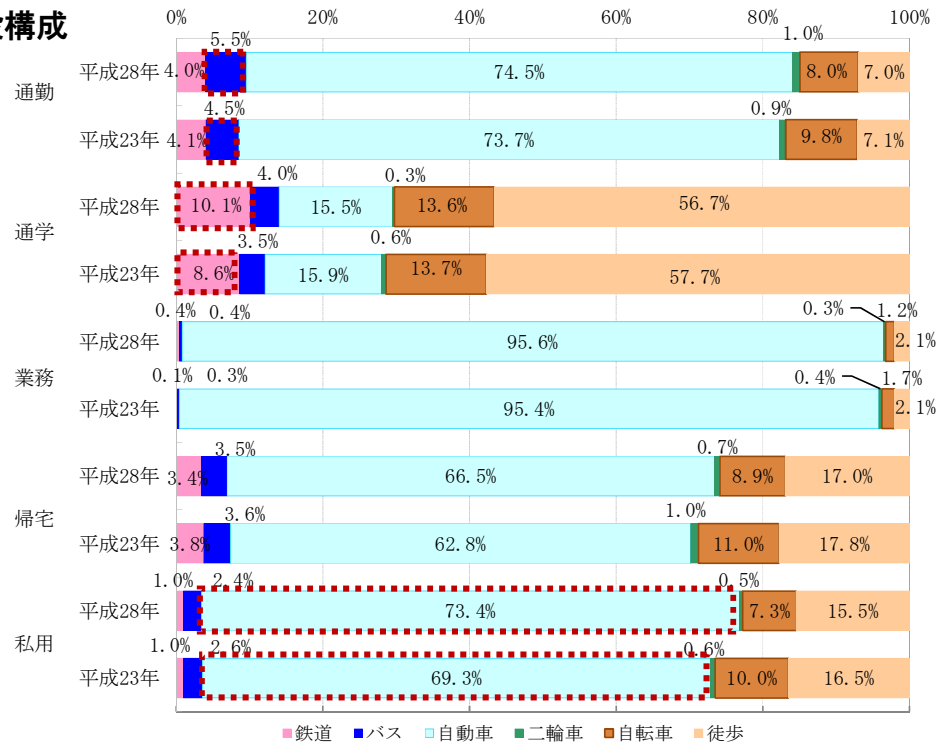
■代表交通手段別の目的構成

- ・H23 と比べて、鉄道、バスの通勤、通学目的利用が微増している。
- ・自動車の業務目的利用が減少している。



■目的別の代表交通手段構成

- ・私用目的において、自動車を利用する割合が増加している。
- ・通勤目的でのバスの利用、通学目的での鉄道の利用割合が増加している。



4 区ごとにみる人の動き

■区民の人口・動き

・いずれの区を見ても自動車を利用する割合が多くなっている。

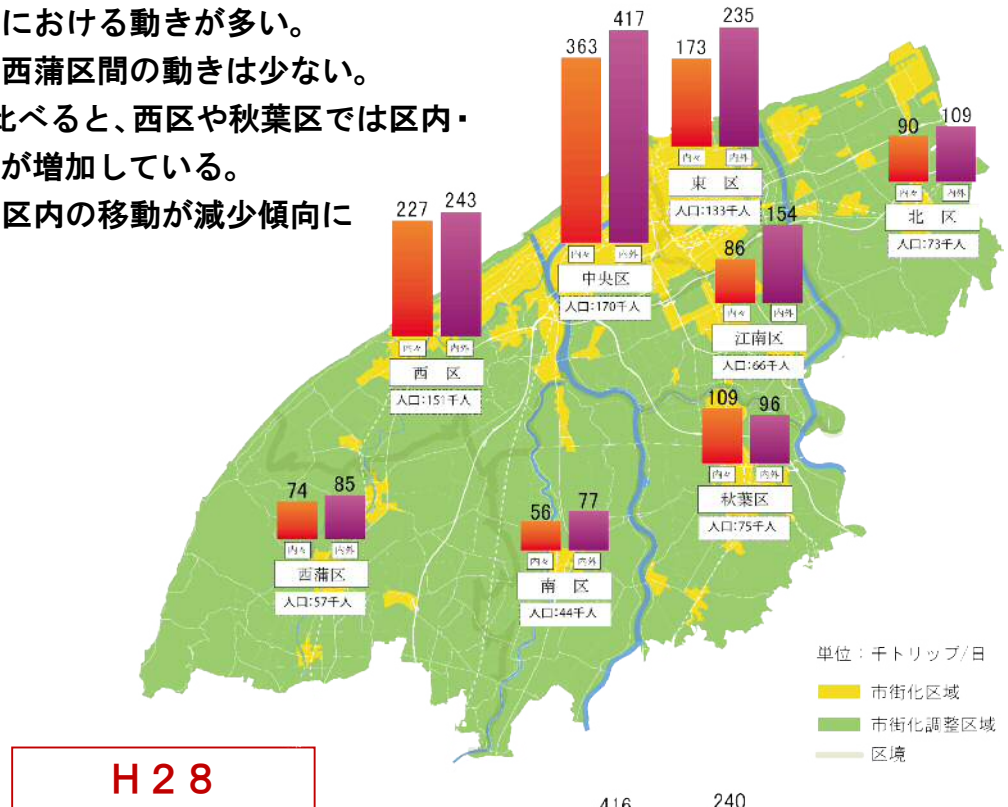
区名	人口	代表交通手段別発生集中量	代表交通手段構成
北 区	65歳以上 21,213人 計 73,139人 25～64歳 37,787人 5～24歳 14,139人	(千トリップエンド/日) 9 2 227 1 13 40 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 3.2% バス, 0.6% 二輪車, 0.5% 自動車, 77.5% 自転車, 4.6% 徒歩, 13.7%
東 区	65歳以上 37,389人 計 132,734人 25～64歳 70,792人 5～24歳 24,553人	(千トリップエンド/日) 9 14 422 4 49 87 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 1.6% バス, 2.4% 二輪車, 0.7% 自動車, 72.2% 自転車, 8.3% 徒歩, 14.8%
中央区	65歳以上 45,642人 計 169,630人 25～64歳 93,650人 5～24歳 30,338人	(千トリップエンド/日) 41 72 894 7 119 216 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 3.6% バス, 6.3% 二輪車, 0.6% 自動車, 60.4% 自転車, 10.3% 徒歩, 18.8%
江南区	65歳以上 19,049人 計 66,497人 25～64歳 34,913人 5～24歳 12,535人	(千トリップエンド/日) 8 3 254 3 21 40 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 2.4% バス, 0.9% 二輪車, 0.8% 自動車, 77.2% 自転車, 6.5% 徒歩, 12.2%
秋葉区	65歳以上 22,894人 計 74,844人 25～64歳 38,191人 5～24歳 13,759人	(千トリップエンド/日) 12 1 239 1 19 44 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 3.9% バス, 0.3% 二輪車, 0.5% 自動車, 75.4% 自転車, 6.0% 徒歩, 14.0%
南 区	65歳以上 12,409人 計 44,133人 25～64歳 23,593人 5～24歳 8,131人	(千トリップエンド/日) 0 3 160 2 12 17 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 0.2% バス, 1.5% 二輪車, 0.9% 自動車, 82.3% 自転車, 6.1% 徒歩, 9.0%
西 区	65歳以上 43,341人 計 151,384人 25～64歳 79,002人 5～24歳 29,041人	(千トリップエンド/日) 17 22 513 5 35 110 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 2.5% バス, 3.1% 二輪車, 0.8% 自動車, 73.1% 自転車, 5.0% 徒歩, 15.6%
西蒲区	65歳以上 17,648人 計 57,139人 25～64歳 29,311人 5～24歳 10,180人	(千トリップエンド/日) 6 1 194 1 16 18 鉄道 バス 自動車 二輪車 自転車 徒歩	鉄道, 2.6% バス, 0.5% 二輪車, 0.3% 自動車, 82.2% 自転車, 6.7% 徒歩, 7.6%
市全体	65歳以上: 219,585人 (29%) 25-64歳: 407,239人 (53%) 5-24歳: 142,676人 (19%) 合計: 769,500人 (100%)	鉄 道: 113 千トリップ エンド/日 バ ス: 120 // 自 動 車: 2,616 // 自 転 車: 287 // 二 輪 車: 25 // 徒 歩: 579 // 合 計: 3,741 //	鉄道, 2.7% バス, 3.1% 二輪車, 0.6% 自動車, 71.0% 自転車, 7.5% 徒歩, 15.0%

※「その他・不明」分に係る集計上の都合のほか、四捨五入の関係から各区の合計値と市全体の数値は一致していません。

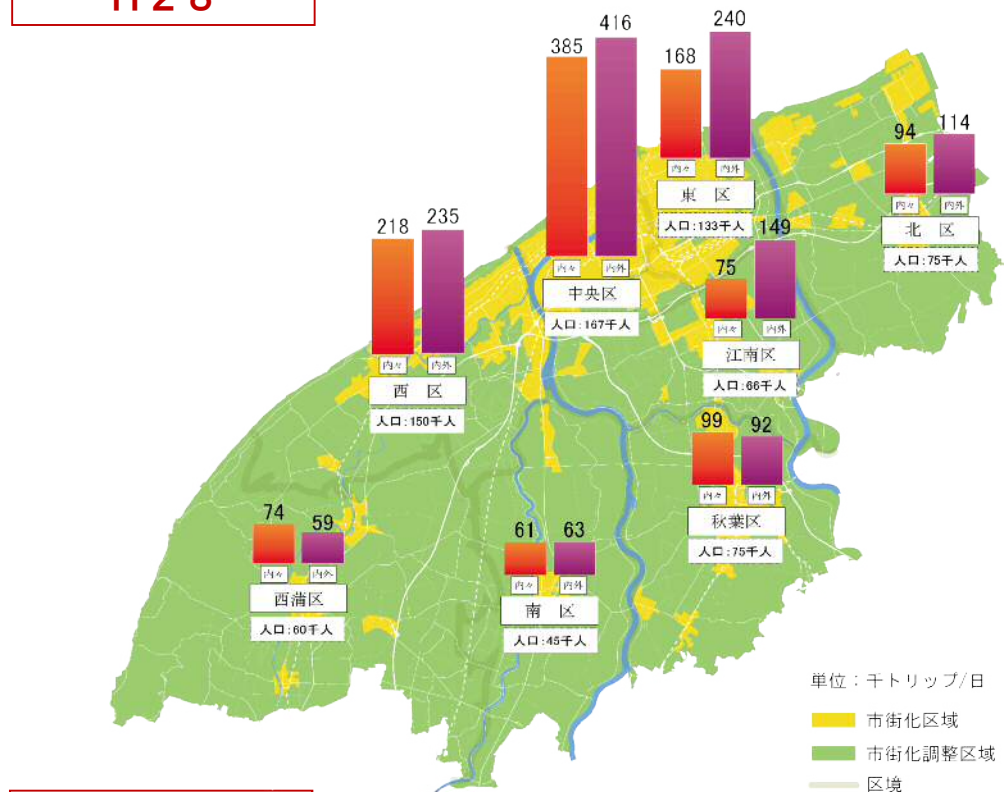
5 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■区内における動き（内々トリップ）と区内から区外への動き（内外トリップ）

- ・都市機能が集積する中央区、西区、東区では、区内・区内外における動きが多い。
- ・一方、南区、西蒲区間の動きは少ない。
- ・H28 と H23 を比べると、西区や秋葉区では区内・区内外の動きが増加している。
- ・中央区では、区内の移動が減少傾向にある。



H28



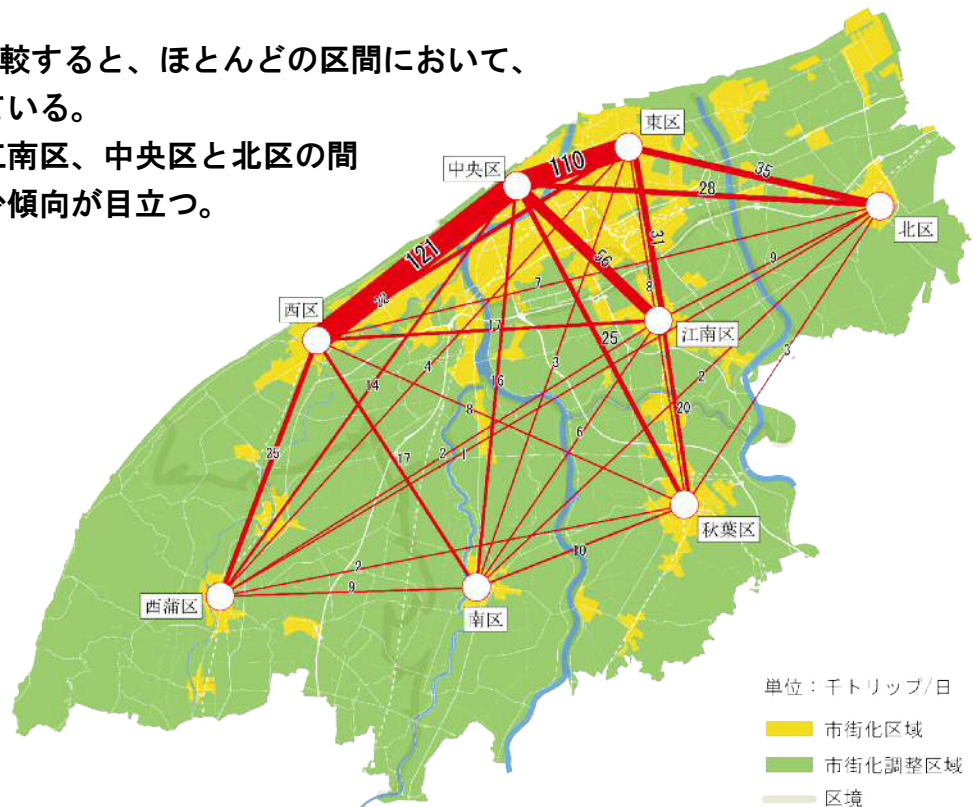
H23

※内外には各区と新潟市外との移動を含む。
 ※人口は5歳以上の人口

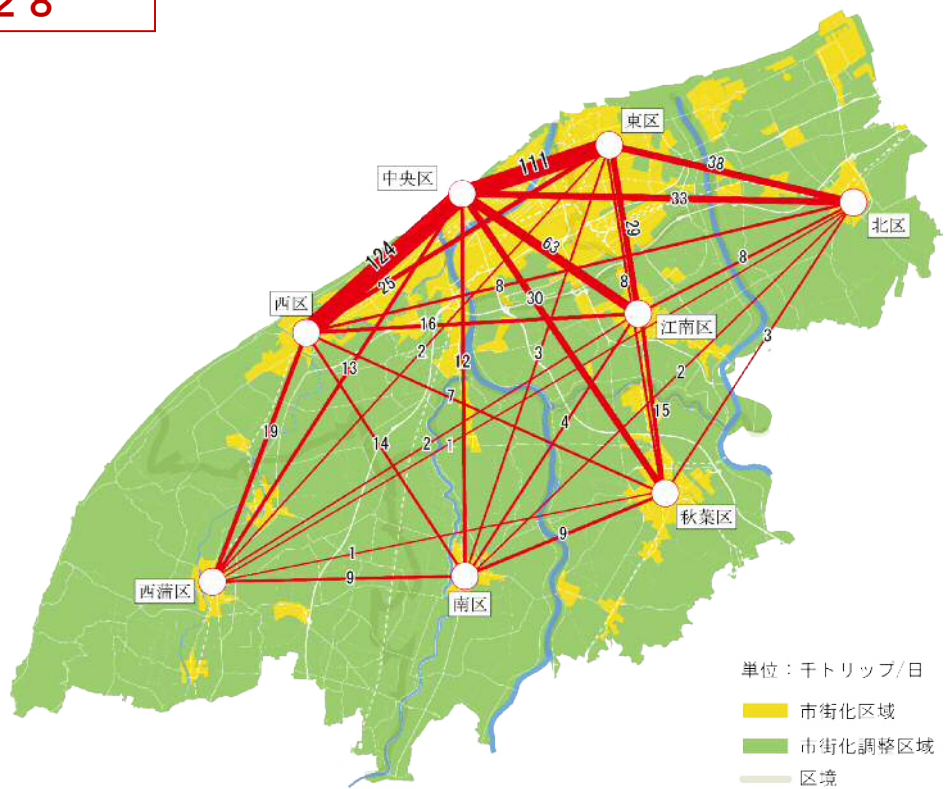
5. 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■区と区（区間）の動き（H28）

- ・ 中央区と西区、中央区と東区、中央区と江南区の順に多い。
- ・ H28 と H23 を比較すると、ほとんどの区間において、動きは減少している。
- ・ 特に中央区と江南区、中央区と北区の間において、減少傾向が目立つ。



H 2 8

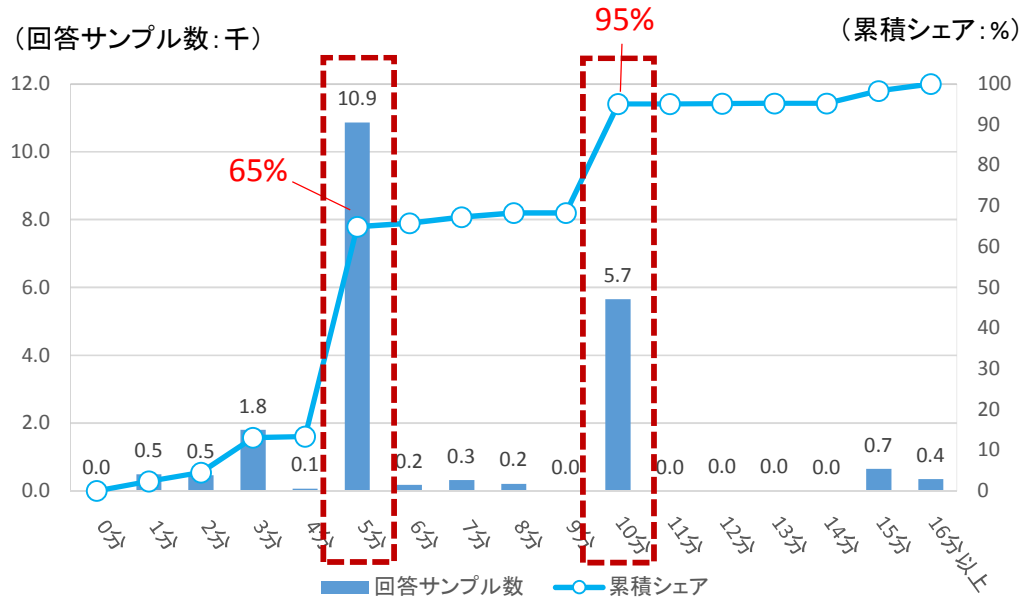


H 2 3

6 公共交通に関する意識調査

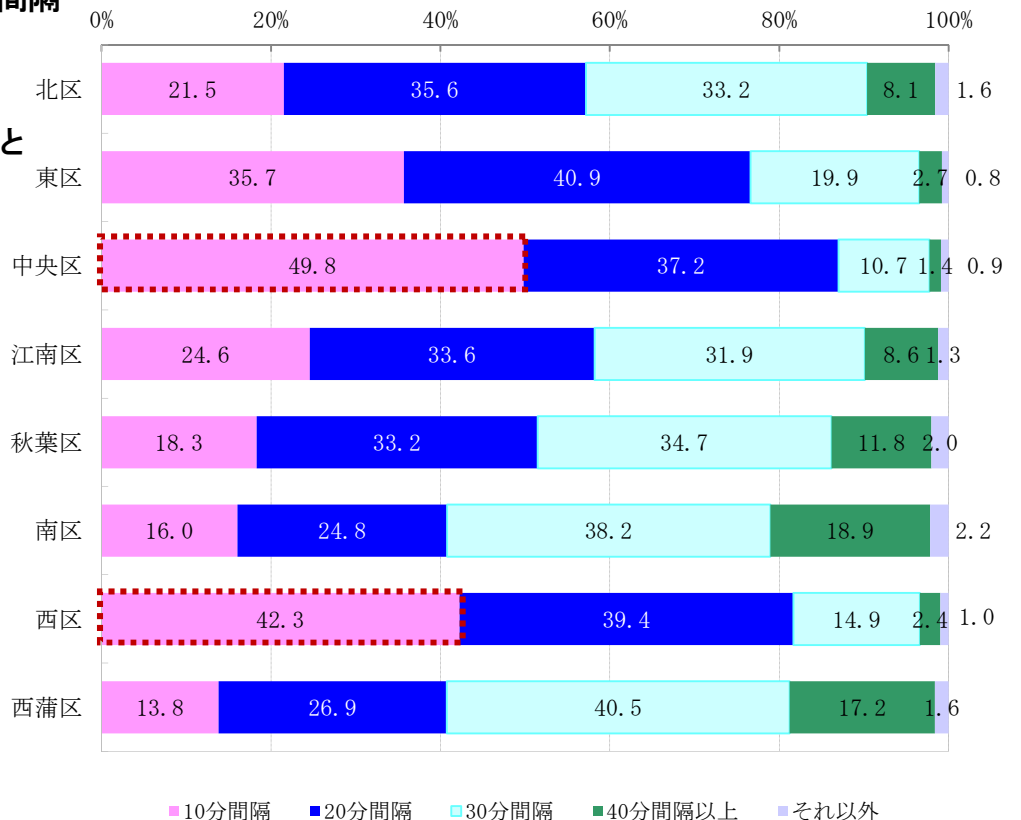
■希望するバス停までの時間

- 希望するバス停までの時間を見ると、5分までの割合で約70%、10分までの割合でほぼ100%を占めている。



■希望するバス運行間隔

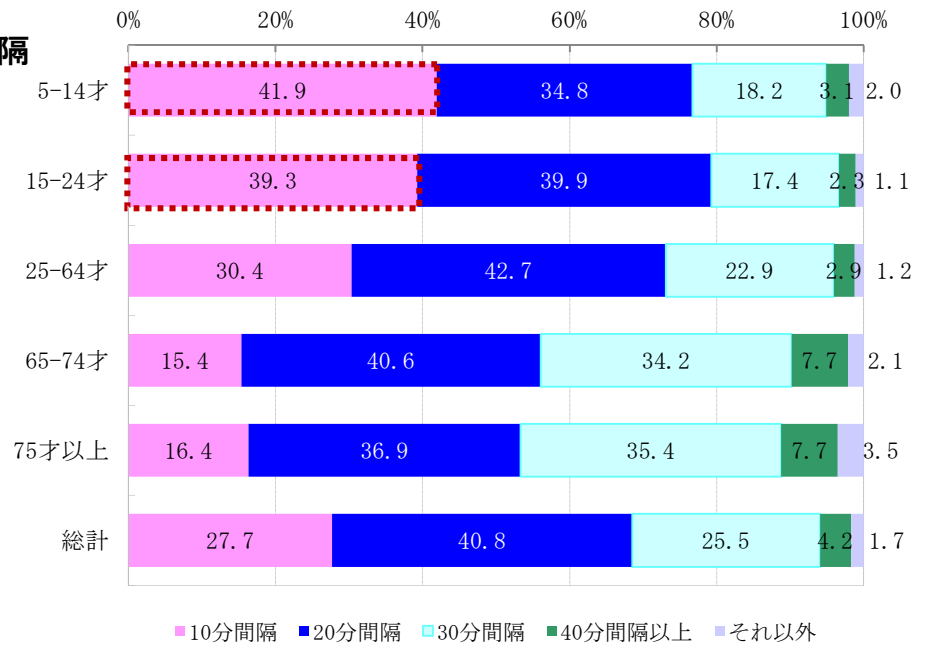
- 希望するバス運行間隔を区別に見ると中央区、西区で10分間隔を希望する割合が約40~50%と、他の区より高い。



5. 地域内・地域間の人の動き [全目的・全手段]

■希望する鉄道運行間隔

- 希望する鉄道運行間隔を年齢階層別に見ると、24才以下において、10分間隔を希望する割合が、約4割と高い。



- 区別に見ると、中央区、西区において、10分間隔を希望する割合が、約3割と高い。

